

島と自転車に関する予備的考察

俵 木 悟

はじめに

近年、離島振興^{〔1〕}と関連して自転車の利用が注目を集めている。一般的に、この動向は「サイクルツーリズム」という語をもって語られることが多い。二〇〇三年に始まったビジット・ジャパン・キャンペーン、二〇〇四年の首相による「観光立国宣言」、二〇〇六年の「観光立国推進基本法」の制定、さらに二〇〇八年の観光庁設立へと続く二〇〇〇年代の国策としての観光推進の流れの中で、二〇一三年の離島振興法の第六次改正においては、第十七条に初めて「観光の振興」が明記され〔打越 二〇一二〕、観光は離島振興の主要な施策と位置づけられるに至った。^{〔3〕}

もつとも、戦後に限って見れば、観光は以前から離島にとって重要な産業であった。とりわけ一九六〇年頃には、戦後復興の進展に加え、岩波写真文庫による秘境ブーム、柳田國男『海

上の道』の刊行（一九六一）、宮本常一『日本の離島』の第一回日本エッセイスト・クラブ賞受賞（一九六一）などを契機とする第二期離島ブームがあり、続く一九七〇年頃には、国鉄によるデイスカバージャパン・キャンペーン（一九七〇）と、若者を中心とした「カニ族」の訪島による第二期離島ブームがあつたとされている（離島振興30年史編纂委員会 一九八九）。観光客数の推移から見ると、離島観光のピークは一九七三年であり、その後は一九九〇年前後のバブル期に一時的な上昇が見られたものの、現在に至るまで減少傾向が続いている（古村二〇一五）。それにもかかわらず、近年になってあらためて観光による離島振興が強調されるようになったのは、それ以上に他産業の衰退が進行しているためであろう。かつて多くの離島の生活基盤であつた農業や漁業は、流通コストの高い離島においては本土以上に厳しい状況に置かれており、また、従来型の離島振興の中核的施策であつた、高い国庫補助率に支えられた公共事業による道路や港湾などの産業基盤整備も頭打ちとなつている。その結果として、相対的に島が有する既存の資源を活用した観光開発が求められるようになってきたのだと考えられる。言うまでもなく、そこで志向されるのは、島がかつてその恩恵を受け、のちに海外旅行などに取って代わられたマスツーリズムではなく、マスツーリズムの弊害を回避し、観光地の社会・文化・環境を尊重するオルタナティブツーリズム、あるいはサステイナブルツーリズム（持続可能な観光）である。

本稿で取り上げるサイクルツーリズムも、その一つの形態であると言える。後に具体的に見るように、サイクルツーリズムの成功例とされる事例では、住民による草の根的な活動を行政が支援する形で実現された事業も多く、経済的観点から効率が良いという点にとどまらず、地域住民が自らの手で作り上げ、維持・管理していく「住民参加型」の観光開発として評価されることが多い。しかしながら、それがツーリズムの文脈で語られる限りにおいては、入込客数や経済効果といった数値的指標、あるいはツーリストの利便性を高めるためのルートや設備の設計といった工学的評価の枠組みに、部分的に組み込まれるにとどまっている⁶。

しかし、多くの島において、離島振興とは必ずしも経済規模の拡大のみを意味するものではない。もちろん、そこから得られる利益や雇用の創出を軽視するものではないが、観光においても、島外から訪れる観光客との関わりの経験や、それを通じて得られる自己および自文化の再発見・再評価といった、計量不可能な価値に意義が見いだされる場合もある。産業としてのツーリズムの視点に基づく分析は、島民と来島者の双方が島を訪れる経験から得る複雑な意味や、その変容を平板に描いてしまうおそれがある。

また移動手段としての自転車というモノに着目すると、一方で一日に一〇〇km、二〇〇kmという移動を可能にする非日常的な「旅」のツールにもなり得るが、他方では、多くの人がとりわけ意識することなく、通勤・通学や買い物などに日常的に利用する、ありふれた生活の道具

でもある。都市的環境から離れた地方については、しばしば「車がなければ何もできない」という言説が聞かれるが、自転車やその他の移動手段は、常に都合よく自動車を利用できるわけではない子どもや学生、高齢者、外国人などの日常的な移動に目を向ける契機を与えてくれる場合もある。本稿で主として扱う離島における観光客や一時滞在者も、移動手段の選択肢という点においては、これらの人々に近い存在であると考えられる。

本稿は、こうした問題意識に基づき、離島における自転車利用をツーリズム一辺倒の枠組みから相対化し、島の社会・文化・環境と島外者とを媒介するものとして捉えることによって、そこからどのような論点が導き出されるかを整理して示すことを目的とする。

一 離島におけるサイクルツーリズムの興隆

サイクルツーリズムとは、単なるレクリエーションとしてのサイクリングではなく、日常生活の場から離れた時間と空間において、移動する体験そのものを主として享受する観光の形態を指す。同時に、これを推進する行政や地域組織の立場からは、自転車で地域を巡り、地域の自然や文化、人びとの暮らしに触れることによって体験の価値を高めつつ、地域の活性化や経済振興へと波及効果をもたらすことが期待されている。さらに、そこに健康志向や環境負荷の軽減といった付加価値が重ねて論じられることも多い。文化の多様性や社会の持続可能性が謳

われる現代の価値観に沿った、持続可能な観光の一形態として位置づけられているのである。とりわけ離島においてサイクルツーリズムが注目を集めるのも、これらの点と深く関係する。大規模な観光開発を必要としないこと、島の豊かな自然や穏やかな生活環境と共存可能であると考えられていること、個人経営の飲食店や商店などのローカルな経済活動と結びつけやすいと考えられていることなどが、産業としてのサイクルツーリズムが離島振興に導入される所以である。さらにその根底には、オートモビリティが隅々まで浸透したこの時代に、あえて自転車という非効率的な移動手段を選択する人びとと、移動の自由という点で大きな制約を負っている島の人びとやその生活との相性の良さが、潜在的に見透かされているのではないかと考えられる。

以上のような見通しのもと、ここではまず、現在の日本の離島における自転車利用促進の旗頭としてのサイクルツーリズムの具体例を報告し、その特質を整理しておく。

(1) 瀬戸内しまなみ海道^①の誕生

現在の離島におけるサイクルツーリズム隆盛の火付け役であり、かつ理想的なモデルと目されているのが、瀬戸内海に浮かぶ芸予諸島の島々を橋によって結んだ、しまなみ海道のサイクルツーリズムである。

瀬戸内しまなみ海道は、本州の広島県尾道市と四国の愛媛県今治市とを結ぶ高速道路および橋梁群の愛称である。正式には、本州四国連絡高速道路株式会社が管理する西瀬戸自動車道と、これに接続する生口島道路（広島県尾道市生口島内）および大島道路（愛媛県今治市大島内）という二つの自動車専用道路を合わせた道路群を指す。この道路上には、新尾道大橋、因島大橋、生口橋、多々羅大橋、大三島橋、伯方・大島大橋、来島海峡大橋の七つの橋が架けられており、これらによって広島県尾道市の向島、因島、生口島と、愛媛県今治市の大三島、伯方島、大島の六島が結ばれている。^⑧一九九九年に前述のすべての橋が完成し、二〇〇六年には生口島道路と大島道路も供用が開始され、全長約六〇kmの自動車道として全線が開通した。

この瀬戸内しまなみ海道は、自動車専用道路であるだけでなく、橋梁部を含む大部分に自転車歩行者道（広島県側は広島県道四六六号向島因島瀬戸田自転車道線、愛媛県側は愛媛県道三二五号今治大三島自転車道線）を併設している点に大きな特徴がある。^⑨これにより、本州と四国の間を徒歩または自転車で渡ることが可能となり、世界的にも稀な「海峡を自転車で渡る」ルートが実現したのである。なお、新尾道大橋以外の六つの橋を渡る際には自転車を含む軽車両も有料であるが、二〇一四年七月から「しまなみサイクリングフリー」という企画割引が行われており、現在もその期間が延長されているため、自転車に関しては無料である。

(2) しまなみ海道のサイクルツーリズムの展開

自動車道としての瀬戸内しまなみ海道の計画段階において、後に展開されるサイクルツーリズムが明確に想定されていたわけではないだろう。一九七五年の着工当初から橋梁に自転車歩行者道が整備されたのは、「島の住民の生活道路として」という目的があったためだとされる〔栗田 二〇二〇〕。しかし、開通当初から、これを活用した観光の取り組みの萌芽は見られた。架橋が完成した一九九九年には、今治市と尾道市が協力してレンタサイクル事業を開始している。初期の段階から振興に力を入れたのは今治市で、同年には、しまなみ海道の四国側起点として、同市砂場町に簡易宿泊所とレンタサイクルサービスを中心としたサイクリングターミナル「サンライズ糸山」が開館した。

レンタサイクルの利用状況をサイクルツーリズム普及の一つの指標として見ると、サービス開始からしばらくは停滞が続いたものの、瀬戸内しまなみ海道の全線開通が実現した二〇〇六年頃から増加に転じ、先行していた今治市の取り組みに尾道市が追いつく形で、二〇一〇年代に入って大きく成長した〔藤本ほか 二〇一九、望月 二〇一九、田中・鈴木 二〇二二〕。

この隆盛をもたらした要因としては、二〇一〇年前後から展開されたさまざまなソフト施策が挙げられる。その具体例としてまず、各島内の寺社や海辺の町並み、博物館・美術館、観光スポットなどを巡るモデルコースの設定と情報発信が挙げられる。二〇〇五年から愛媛県の委

託事業として、しまなみ海道の愛媛県側の伯方島、大三島、大島において、一年ごとにモデルコースづくり事業が実施された。これは、受託した松山市のまちづくり団体と島民が協力し、地域資源を発掘し、それをサイクリストのニーズに結び付けていく取り組みであった（藤本ほか 二〇一九）。この際に協力した市民を中心として、事業終了後の二〇〇八年に「しまなみスローサイクリング協議会」が結成され、翌二〇〇九年には「NPO法人シクロツーリズムしまなみ」となっており、この後に続くソフト施策において中心的な役割を果たしていくことになる¹⁰。同年には、この事業で作成されたモデルコースをもとに、愛媛県三島および上島町のルートマップ『しまなみ島走Map』が作成され、二〇一一年には広島県三島を加えた『しまなみ島走Map』第二版が刊行された。こうして、尾道から今治までを縦断する全長約七〇kmに及ぶサイクリングルート、通称「瀬戸内海横断自転車道」が設定された。

この際、ルート表示として、車道左端の路面に幅二〇cmで「しまなみブルー」と呼ばれるイメージカラーによる塗装が施され、さらに目的地までの距離等を1kmごとに示すブルーラインが引かれた。これらの取り組みは、やがてしまなみ海道の広島県側にあたる尾道市においても同一のデザインで導入され、現在に至るまで、しまなみ海道サイクリングルートの象徴として定着しているだけでなく、愛媛県が推進した「愛媛マルゴト自転車道」においても同様の意匠が採用され、一般国道などにも敷設されるに至った。これは、後に全国的に普及することとな

る青色の矢羽型の自転車ナビラインや、自転車通行帯におけるブルーゾーン表示に先行する取り組みであった。自転車は自動車と比較して路面状況の影響を受けやすく、路面から目を離すことが難しいため、高い位置に設置された交通標識や看板を視認しにくい特性があるが、これらの路面表示は、そうした自転車利用者の視点に立った工夫であると言える。加えて、このラインに用いられた塗料には、タイヤが滑りにくい素材が選定されている。なお、本ルートは二〇一九年に国土交通省により第一次ナショナルサイクルルートに指定され、これを契機として、正式に「しまなみ海道サイクリングロード」と改称された。

また二〇一一年からは、サイクリストに対して情報とサービスを提供する休憩施設としてサイクルオアシスが設けられていった。サイクルオアシスは、もともと島民が自発的にサイクリストの休憩所を設けていたことをヒントに始まった取り組みであり、住宅や商店の軒先にベンチやサイクルラックを置き、トイレや給水の拠点とすると同時に、地図やパンフレット、空気入れのような簡単な修理工具などを提供する施設である。提供主体が飲食店や売店である場合も多く、その際には休憩中のサイクリストがそのまま客となる。現在は前述のシクロツーリズムしまなみが運営を行なっているが、実態としては地域住民や商店によるボランティア的な協力によって支えられており、当初から「地域で暮らす人々とツーリストをつなぐことを目的にしていた」〔藤本ほか 二〇一九：一一三〕とされる。現在までに、しまなみ海道沿線の島嶼

部だけでも約一五〇か所のサイクルオアシスが設けられている。

さらに二〇一二年からは、道中でのパンクなどのトラブル発生時に出張による応急修理を行ったり、怪我や故障によって走行不能となった自転車と利用者を送迎したりするレスキュータクシーなどのサービスを提供する「しまなみ島走レスキュー」が開始された。自転車による移動は、自動車やオートバイと比較してパンクなどのトラブルが生じる可能性が格段に高い。また、ナビゲーションシステムの普及率も自動車ほど高くなく、道に迷う危険性が高いことに加え、怪我や利用者の体力次第ではルート途中で走行不能となる場合もある。サイクルツーリズムの拡大を図る上で、こうした応急サービスの充実は重要であり、しまなみ海道はその点において先端的な取り組みを行ってきた。

ブルーライン、サイクルオアシス、島走レスキューなどはいずれも、しまなみ海道におけるサイクルツーリズムの成功を支えた象徴的な施策であり、自治体と島民の連携による地域資源活用型の持続可能な観光の取り組みとして、後続するサイクルツーリズム開発における一種の範型として広まっていく。このようなモデルを実現したことによって、現在では、しまなみ海道は国内のみならず世界的な人気を博し、「サイクリストの聖地」とも称されるようになって⁽¹⁾いる。しかし同時に、こうしたソフト施策が、橋梁や道路の整備といった国家的な産業基盤整備の上に成立していることも指摘しておく必要がある。加えて、しまなみ海道沿線の島々は、

近年の刀剣ブームでも注目を集める大三島の大山祇神社や、能島城跡などの村上水軍ゆかりの史跡、それらの文化財を活用した因島水軍城、宮本常一が「今日では観光客が年間百万人もある名所になっている」〔宮本 一九七五・三一九〕と記した「西の日光東照宮」とも呼ばれる生口島の耕三寺など、架橋以前から多くの観光資源を有する従来型の観光地であったことも忘れてはならない。こうしたパッケージがどこでも同様に導入できるわけではなく、それぞれの島の事情に即した自転車利用のあり方を考察する必要があるにもかかわらず、現状の離島振興における自転車利用の展望は、「成功した」しまなみ海道モデルに偏重しているように感じられる。

(3) しまなみ海道のサイクルツーリズムの拡張

しまなみ海道におけるサイクルツーリズムの展開は、近年の離島振興における成功例として評価され、その派生的な取り組みも生み出してきた。

同じ広島県に属する安芸灘諸島の島々は、二〇〇〇年に供用が開始された安芸灘大橋を起点に、蒲刈大橋、豊島大橋、豊浜大橋、平羅橋、中の瀬戸大橋、岡村大橋の七つの橋梁によって、広島県呉市の下蒲刈島、上蒲刈島、豊島、大崎下島、平羅島、中ノ島（上記二島は無入島）、および愛媛県今治市の岡村島の七島が結ばれている。さらに、岡村島から大崎上島（広

島県大崎上島町)への架橋が計画されているほか、小大下島、大下島を經由して大三島に架橋し、しまなみ海道と接続する構想も一部に存在する。この安芸灘諸島連絡架橋は、通称「安芸灘とびしま海道」または「とびしま海道」と呼ばれ、しまなみ海道に次ぐ、海を渡り島を巡るサイクリングルートとして人気を博している。ブルーラインの敷設やサイクルオアシスの設置など、基本的にはしまなみ海道と同様の手法が導入されてきた。岡村島の港からは、大三島の宗方港や今治港への航路も開かれており、シクロツーリズムしまなみが『とびしま島走Map』を刊行するなど、しまなみ海道から直接的に展開された事業であると考えられる。

愛媛県側では、同じ芸予諸島のうち越智郡上島町に属する岩城島、弓削島、佐島、生名島の四島が、一九九六年に開通した弓削大橋、二〇一一年に開通した生名橋、そして二〇二二年に開通した岩城橋によって結ばれることとなった。この四島を巡るルートは「ゆめしま海道」と呼ばれ、上島町公式ウェブサイトの最も目立つ位置に「サイクリング」のバナーが掲出されていることから分かるように、サイクルツーリズムが活発に展開されている。しまなみ海道サイクリングルートが通る因島の土生港から生名島の立石港までは約三分、同じく因島の家老渡港から弓削島の上弓削港までも約五分、さらに生口島の洲江港から岩城島の小漕港も約五分という至近距離に位置する島々であり、架橋が完成する以前から、しまなみ海道の派生ルートとして一部の愛好者に親しまれてきた。ブルーラインやサイクルオアシスの設置、ターミナル間

での乗り捨ても可能なレンタサイクルなど、隣接するしまなみ海道のモデルが自ずと導入されてきたのである。一方で、同じ上島町に属する豊島とよしまや高井神島が、瀬戸内におけるもう一つの離島振興の潮流である「アートの島」として知られていることから、ルート上の海岸の防波堤をキャンバスとした防波堤アートを制作するなど、独自の取り組みも行われている。

しかし、ゆめしま海道のサイクルツーリズムには、しまなみ海道やとびしま海道とは異なる条件が存在する。それは、本州や四国と架橋されている両者とは異なり、ゆめしま海道には航路を経なければ到達できないという点である。この点において、ゆめしま海道は「離島の」サイクルツーリズムが持つ可能性と限界とを、より明確に示している。

狭小性や隔絶性と並んで島嶼性の特性とされる環海性という条件（山階 一九五二）は、島の生活のあらゆる側面に大きな制約をもたらすが、非日常的なアクティビティとしてのサイクルツーリズムにおいても、その影響は大きい。本土と陸路で結ばれているという条件のもとで成立しているしまなみ海道のモデルを、単純に適用することができないのは必然である。

まず、海に囲まれ、陸上交通によってアクセスできないという点は、言うまでもなく到達のハードルを高める。とりわけサイクルツーリズムにおいては、レンタサイクル利用者以上に、自らの自転車を持ち込んで走行することを目的とするツーリストが存在する。上島町においても、観光客専用自転車船賃無料化事業として「かみじまサイクルフリー券」を発行し、支援を

行っている。しかし、フェリーはともかく、今治港とゆめしま海道の各島を結ぶ芸予汽船の高速船では、時期や時間帯、さらには混雑状況や荷物の積載状況によって、自転車の携行を断られる可能性がある。天候による欠航の可能性も含め、「船が出ない」「船に乗れない」という事態は、サイクルツーリズムに限らず離島観光特有の不安要因であり、予定を立てられないという不確実性が、ツーリズムにおいて不利な条件となることは間違いない。また、仮に携行できたとしても、乗船時に自転車を分解して輪行袋に収納し、下船時に再び組み上げる作業は、初心者には難しく、上級サイクリストにとっても手間と時間を要する。

さらに、さまざまな物資やサービスの提供も、この制約の影響を受ける。パンク等の簡易修理が可能なレスキュースポットは複数存在するものの、しまなみ海道における島走レスキューのように、トラブル発生時に出張修理や搬送を行うサービスは存在しない。また、修理スポットにおいても、自分の自転車の規格に適合するタイヤやチューブなどの部品が、常に取り揃えられているとは限らない。必要な部品や工具は船によって運ばれてくるのであり、短期間滞在するツーリストの都合に合わせて供給されるものではない。

しかし、サイクルツーリズムを受け入れる島の側から見た場合には、異なる評価も存在するようである。筆者が調査のために訪れた際、今治からの高速船に同乗していた上島町の職員は、ゆめしま海道のサイクルツーリズムについて、しまなみ海道のような盛り上がりは見られ

ないものの、それが島にとっては「ちょうど良い」のであると語ってくれた。しまなみ海道のように年間数一〇万人規模の入込客を見込めないことは言うまでもないが、島で提供できるリソースには限りがあるのだから、それを超える観光客を迎えようとしてもある種のオーバーツーリズム状態が生じてしまい、島民にも観光客にも不幸な結果となりかねない。船でしか来島できないというポトルネックは、逆説的にその「ちょうど良い」バランスを生み出す調整弁と理解することも可能なのであろう。それに加えて重要なのは、これが単に来訪者数やツーリズムとしての規模の問題だけではないということである。航路や時間を調べ、船に乗ってまでこの島を訪れる島外者は、不便さや融通の利かさといった島の事情を理解したうえで、それでも来訪する人びとであり、そうしたツーリストは島の「良さや面白さを積極的に探して、発信してくれる人たち」だというのである。

その代表的な例として、ゆめしま海道の佐島南端部、長磯の浜の奥に位置するUターンブルーラインが挙げられる。佐島は、ゆめしま海道を構成する四島の中で最も人口が少なく、目立った観光スポットを持たない島である。⁽¹⁵⁾とりわけ島の南部は、周回できない山がちな一本道が3km余りも続く、特段の見どころを欠いたエリアである。しかし、その道をいくつもの勾配を越えながら進んでいくと、浜に出て道が途切れる地点に、唐突にブルーラインが描かれ、引き返すことを指示される。つまりその先に何もなかったの行き止まりなのであるが、ここはゆ

めしま海道サイクリングの名所となり、このエリアを訪れる者であれば是非とも行ってみたい場所として、SNSなどを通じて拡散される知る人ぞ知る「映えスポット」となっている。

このように、わざわざ船に自転車を積載して訪れるツーリストは、既存の観光資源を受動的に消費するだけの存在ではない。ツーリスト自身が、自らの求める観光的魅力を発見し発信することによって、自治体や島民とは異なる立場から、観光資源を生み出す主体となっているのである。

二 離島観光における自転車利用の諸相

(1) 島内の移動手段としての自転車

ここまでは主として、自転車で走行する体験そのものを観光資源とするサイクルツーリズムの例を取り上げてきた。しかし離島観光においては、必ずしもそれ自体を目的とする自転車利用ばかりが行われているわけではない。島や地域の特性によっては、別の目的による自転車利用が行われる場合も多い。このような実態は、サイクルツーリズムのような独自の観光形態をとらないため、従来の研究ではほとんど扱われてこなかった。しかし、自治体等が多くの離島で進めているレンタサイクル事業などは、サイクルツーリズム的な視点では捉えきれない場合が多いのである。



写真1 加計呂麻島瀬相港のレンタサイクル

その代表的な例が、本土との間に航路を持たず、近接する大きな離島（群島における主島など）からのみアクセスできないいわゆる二次離島や、自動車を持ち込むほどの移動距離を持たない小規模離島における島内移動である。

例えば、奄美大島の二次離島である加計呂麻島を訪れた際、筆者が奄美大島で利用したレンタカー事業者では、借りた車両で喜界島や加計呂麻島などの二次離島に渡航することは禁止されていた。その理由として、船が欠航した場合に予定日時に車両を返却できなくなる可能性があること、また渡航先の島で事故や車両トラブルが発生した際に当該事業者では対応できないことが挙げられていた。⁽¹⁶⁾さらに、請島や与路島といった小規模な二次離島へは、そもそも自動車を積載できる航路が存在しない。このような島では、島内の小規模なレンタカー事業者や路線バスなどが存在

すればそれらが利用されることになるが、近年では観光客の新たな島内移動手段として自転車を導入する事例が増加している。

加計呂麻島は面積七七・二五km²であり、島の主要な道路を周囲すると七〇km以上の距離に及ぶ。加えて、急峻な山林が島の大部分を占める地形であるため、かつては自転車による島内観光は現実的ではなかったと考えられる。しかし、電動アシスト付きスポーツ自転車（E-Bike）の普及によって、近年これが可能となった。加計呂麻島を含む瀬戸内町では、「瀬戸内町ぐるっとイイ旅E-Bikeレンタル」という名称で、電動アシスト付き自転車の大手メーカーであるBESV社製のマウンテンバイクおよびシティバイクのレンタルを実施している。前者は最大走行可能距離が一〇〇km、後者でも七〇kmとされており、一般的な旅行者が丸一日利用するには十分な性能を備えている。主要な港である生間港および瀬相港、さらに観光の拠点となる諸鈍の加計呂麻島展示・体験交流館での乗り捨ても可能である。

加計呂麻島を訪れる観光客は、奄美大島と比較すると、学生などの若年層の割合が高い。また、従来よりシーカヤックやビーチバレー、マラソンなどのスポーツが観光の誘因となってきたことから、運転免許を保有しない者や身体的なアクティビティに積極的な客層が相対的に多いという特徴がある。こうした点も、自転車が島内の移動手段として期待される要因である。さらに、自転車という小回りが利き、時間やルートの制約が少ない移動手段を利用することに

より、島の未知の魅力を発見することも可能となる。筆者自身も、自転車で島内をくまなく走行する過程で、島の北端に位置する芝集落において、Googleマップにすら掲載されていない『大奄美史』の著者、昇曙夢のぼりしよむの生家と胸像に偶然遭遇した経験が強く印象に残っている。このように、離島においては、レンタカーや公共交通機関といった通常の観光における移動手段に制約が存在するケースが多い。その制約を補完する移動手段として、自転車が注目されているのである。

(2) 環境と文化に配慮した移動手段

このように、二次離島や小規模離島においては、島外者の移動手段として自動車の利用が困難であり、その代替として自転車が利用されるケースが増加している。しかし、自転車の利用は、単に自動車が使いにくいという消極的な理由に基づくものにとどまらない。むしろ、島外者が自動車やオートバイを持ち込むことよって島民の生活や島の環境に及ぼす影響が相対的に大きいことに配慮し、そうした弊害を回避するための主体的な選択として自転車が選ばれる場合もある。

その代表的な例として、日本の小規模離島の中でも随一の観光の島といえる八重山諸島の竹富島が挙げられる。竹富島は、第一期・第二期離島ブームの時点ではいまだ復帰前であったた

め、本格的なツーリズムの対象とはならなかったものの、すでに復帰前から独自の伝統文化を有する島として注目を集めていた。復帰後は、大規模なリゾート開発に抗しつつ、島の生活と文化を守りながらそれらを生かす独自の取り組みを進め〔森田一九九七、谷沢二〇〇七、藤井二〇一八〕、現在に至るまで観光と島の生活の両立を志向してきた。二〇二四年時点では、島の人口三三七人に対して入域観光客数は三八万三六〇五人に達しており、人口の一〇〇〇倍以上の観光客を迎えている。

竹富島では、少なくとも一九八〇年代からレンタサイクルが観光客の島内交通手段として利用されてきた。来島する観光客は主として、マイクロバスによるツアー、水牛車による集落中心部のガイド観光、レンタサイクルによる自由散策のいずれか、またはそれらの組み合わせによって島内を巡る。現在では、島内で四つのレンタサイクル事業者が営業しているほか、宿泊施設等で貸し出されるものもあり、「島の人口の二倍以上」の自転車が島内を走っているとも言われる。おそらく日本で最も自転車密度の高い島であろう。

竹富島の主要な観光資源としては、美しい星砂のビーチ、喜宝院蒐集館に代表される民俗資料や民藝、種取祭に代表される伝統行事や芸能、そして赤瓦と白い漆喰の対比が美しい集落景観などが挙げられる。中でも、国の重要伝統的建造物群保存地区にも選定されている赤瓦の町並みの集落景観は、通年で観光客を魅了するものであるが、同時に島民の日常生活の空間でも



写真2 竹富島の環状道路

ある。観光客が通行する白砂を敷いた路地も含め、この空間は単に古いものとして保存されているのではなく、島民のさまざまな思惑によって創造され、改修され、維持されてきたものである〔福田一九九六〕。当然ながら、この空間秩序は観光客の島内移動のあり方にも深く関わっており、適切に管理されるべきものである。一九八六年に竹富公民館が定めた竹富島憲章には、「交通安全、道路維持のために、車両制限を設ける」「島内の静けさを保つために、物売り、宣伝、車両等の騒音を禁止する」「集落内において車輛は、常に安全を確認しながら徐行

する」といったように、原則の中に島内の移動に直接関係する規定も含まれていた。

その竹富島では、一九九七年に町と住民が協議し、「竹富島道路維持管理・交通システム計画」を策定した。この計画は、それまで島の中心部から浜に向かって放射状に延びていた道路に加えて、集落の外側を囲むように環状道路を

整備し、観光用マイクロバスなどはそこを通行させるとともに、環状道路に沿って自転車や徒歩、水牛車などへの乗り換え地点や巡回バス乗り場を配置し、集落内を通行する車両を制限するものである〔高口・西山二〇〇〇〕。環状道路は二〇〇〇年に供用開始されたが、現行の「竹富町竹富島歴史的景観保全地区保全計画」においても、「集落内観光を徒歩や自転車などによることを基本とし、車両の通過を最小限にすることを目的として設置されたもの」と位置づけられている〔竹富町教育委員会二〇二〇〕。つまり、ここでは自転車や、集落の空間秩序や景観を守りつつ、観光客の移動を保证するツールとして機能しているのである。

(3) 島の「見せ方」と「見え方」

一方、竹富島の西に位置する小浜島は、地理的には似た環境にあるが、観光の位置付けは竹富島とは大きく異なる。島の生活や文化と観光との折り合いを長い時間をかけて意識的に構築してきた竹富島と異なり、小浜島では、大資本によるリゾートホテルを早くに受け入れたものの、ホテルと島民の関わりは希薄であり、それ以外でも「島を訪れた観光客を対象に事業を開始する、あるいは、より多くの観光客をホテルではなく集落側に引き寄せようといった積極的な試みをしていない」〔加賀谷二〇〇七〕という。現在では、NHKの連続テレビ小説『ちゅらさん』の舞台として、ヒロインの実家とされた国登録文化財の大盛家住宅（こはぐら荘）な

ど集落周辺にやや観光地的な雰囲気形成されているものの、観光開発には概して積極的ではない。

景観保護の志向も竹富島のように強くはなく、島の面積が竹富島よりやや大きいこともあってか、島内には観光客向けの小規模なレンタカー事業者も存在する。とはいえ観光客の大半は、マイクロバスによるツアーかレンタサイクルを利用する。バスツアーは島内各所をおよそ一時間で周遊するものであるが、下車するのは島内最高峰で展望台のある大岳うぶたけと、島西端の細崎集落くぼさきの公園のみと簡潔な構成である。時間に余裕のある観光客は、港から二〇分ほど歩いて集落に戻り、食事や散策を行うのが一般的なようだ。このように、小浜島の観光客の多くは、リゾートホテルを利用するか、集落周辺の限られた空間を観光資源として集中的に消費する傾向にある。

筆者が小浜島を訪れ、フェリーターミナル前に店を構えるレンタサイクル店で話を聞いた際、店員から一通り島の見所の説明を受けた後、せっかくの自転車なので他にいくところがないかと尋ねたところ、「時間があるなら、島内にたくさんいるクジャクの中に白いのが何かいるから、それを探してみたらよい」と教えられた。このクジャクは、一九七九年に開業したリゾートホテルが一〇〇羽ほどを持ち込んで施設内で飼育していたインドクジャクが逃げ出して野生化したものである〔田中二〇〇四〕。島の中心部の集落から見ると、クジャクは、フェ



写真3 小浜島でレンタサイクルを利用する観光客

型のコンバインで刈り入れ作業が行われるサトウキビ畑（筆者の訪問は刈り入れ時の二月であった）、牧草地に放たれた肉牛とその周辺道路に寝そべるヤギの姿、島の西端の細崎漁港に停泊する漁船など、実は大部分が観光のまなざしの対象とならない、あるいは島の人々が取り立てて「見せる」意図をもたない島の姿を見ることになる。

もちろん、それが「本当の島の姿」であるなどと言うのはナンセンスである。しかし、島を

リーターミナルやリゾートホテルがある島の東部よりも、その反対側の西部に多く棲息している。したがって、これを追いかけると必然的に観光客が集中するエリアから離れ、島の広い範囲を移動することになる。レンタサイクルがあればこそそのささやかな観光アトラクションである。しかし同時に、鬱蒼とした立木に囲まれた細い路地や、大

どのように見せるかを意識的に作り上げてきた竹富島と、それなりに来島する観光客が存在しながらも、それを横目に淡々とした島の生活が営まれる小浜島の対照的なあり方が、自転車による島内移動の経験を通して浮かび上がってくる。竹富島においては、観光客の行動を一定程度統制し、望ましい観光のあり方へと誘導する機能を自転車が担っているのに対し、小浜島においては、観光の文脈からの逸脱も含めて彷徨うことをアフォードする機能を自転車有しているように感じられるのである。それが、観光開発の負の遺産ともいえるクジヤクに導かれて可視化されるという点は皮肉であるが。

三 関係人口と自転車利用

最後に検討したいのは、観光にとどまらず、より長期的な島の持続可能性を見据えた社会の構築に関わる自転車利用である。二〇二二年の離島振興法第七次改正においては、法の目的を定めた第一条に「離島と継続的な関係を有する島外の人材も活用」という文言が新たに加えられた。これは、高橋博之〔高橋 二〇一六〕や指出一正〔指出 二〇一六〕が二〇一六年頃から提唱し、一般に広まった「関係人口」という概念に依拠するものであると考えられる。この概念は、地方創生に関わる行政機関等からも早くから注目され、総務省により二〇一八年度から「関係人口創出事業」モデル事業（翌年度より「関係人口創出・拡大事業」モデル事業

に改称)が実施されるに至った。しばしば「観光以上、移住未満」あるいは「交流以上、定住未満」と表現される関係人口創出の施策は、とりわけ離島振興の文脈において注目を集めてきた〔季刊しま編集部 二〇二四〕。

この用語が用いられる以前から、そうした動向の先進地として知られていたのが、隠岐諸島の中ノ島に位置する一島一町の自治体、島根県隠岐郡海士町^{あま}である。海士町では、平成の大合併を契機として周辺島嶼との合併協議が進められる中、あえて合併の道を選択せず、単独町制の維持を選択した¹⁸。そして町制維持のため、二〇〇四年度以降、町職員給与の大幅削減といった大胆な方針を打ち出し、改革を進めるとともに、島のブランド化を目的とした積極的な事業を展開していった〔山内 二〇〇七〕。この際に策定された「海士町自立促進プラン」には、海士町に所在し島前地域唯一の高校である島根県立隠岐島前高校の存続問題に取り組む重要性が明記され、「高校の存続は、地域の存続に直結する」〔山内・岩本・田中 二〇一五・六〕との強い危機感が示されていた。

二〇〇六年には、高校存続をテーマとする出前授業のため同校に招かれた一橋大学の学生と、ソニーで人材育成等に携わっていた教育活動家の岩本悠らとの交流が契機となり、学校改革が進められることとなった。二〇〇八年には「存続」という語をあえて用いず、高校の「魅力化」を掲げるプロジェクトが新たに発足した。その一環として、県立高校でありながら全国

の生徒を対象とし、自宅から公立高校に通学する場合と同程度の経済的負担で島の学校に通うことを可能とする「島留学支援制度」が創設され、二〇一〇年より島留学生の受け入れが開始された。この取り組みは大きな反響を呼び、二〇一二年度には離島の公立高校としては異例となる学級増を実現するなど、顕著な成果を挙げた。

この島留学の展開と、それまでに蓄積されてきたUターン・Iターン支援のノウハウを基盤として、二〇二〇年から開始されたのが「大人の島留学」制度である。本制度は主として二〇歳代の若者を対象とし、三か月または一年を単位として島に滞在し、島民との交流を図りながら特定の事業所に所属、あるいは「プロジェクト」と称される事業に従事する形で就労するプログラムである。¹⁹当初から海士町のみならず、西ノ島町および知夫村を含む島前三自治体の連携事業として実施され、運営は三町村が設立した一般財団法人島前ふると魅力化財団が担っている。二〇二五年度までに約五〇〇人の島留学生を受け入れており、現在も三町村合計で約二〇〇人の島留学生が滞在しているとされる。

海士町では、この制度によって来島した若者の滞在先として、町が管理する民家を改修したシェアハウスを、光熱費を含めて無償で提供している。加えて、島内での移動手段として、希望者全員に電動アシスト付きスポーツ自転車(E-Bike)を一人一台貸与している。自転車の貸与は滞在中の島内移動を目的とするものである。というのも、主として二〇代の若者を



写真4 海士町役場前に駐輪する島留学生の自転車

対象とする本制度においては、来島者が運転免許を所持していない場合も少なくない。また、原則として一年の任期終了後に島を離れることになる若者にとつて、島で自動車を所有するメリットはほとんどない。業務に関わる移動については送迎車が用意される場合もあるが、日常生活全般を補完するものではない。これに対し、シェアハウスは島内各集落に分散しているため、日常の買い物から休日の島内散策に至るまで、貸与された自転車が大いに活用されることになる。

海士町を含む大人の島留学の受け入れ先である島前の三島は、火山活動によって形成された島前カルデラの外輪山に位置し、西ノ島の国賀海岸や知夫里島の赤壁に代表されるような、荒々しく切り立った地形を有する起伏に富んだ島である。前述した加計呂麻島と同様、従来であれば自転車か島内移動の有効な手段となることは困難であったと考えられるが、電動アシスト自転車の普及がそれを可能とした。言い換えれば、

E—B i k e は大人の島留学制度を成立させる基盤として欠かすことのできないモノだとも言えるのである。

大人の島留学は、一方では島における就労プログラムであり、滞在期間中は特定の事業所またはプロジェクトに雇用され、労働の対価として報酬を得る仕組みとなっている。これにより、島に不足する若年世代の労働力を補完する機能を果たしている。他方で、留学生として来島する若者は単なる労働力にとどまらず、「魅力化」という語が示すように、島の魅力を発見・体感し、それを発信することによって島の振興に寄与する存在として期待されている。この点において、休日等に島留學生が自由に島内を巡ることを可能にする自転車は、単なる通勤や買い物などの移動手段以上の重要な機能を果たしていると言えよう。実際、筆者は滞在中、島北部の宇受賀^{うづか}の牧場から南部の多井の海水浴場に至るまで、各所で自転車で走行する島留學生の姿を目にした。

大人の島留学の前身である海士町の都市農村交流ツアー「A M A ワゴン」⁽²⁰⁾にも携わったという海士町教育委員会の職員によれば、大人の島留学で一年間滞在する若者には住民票を海士町へ移すことが求められるという。その結果、国から交付される各種交付金が増額されるのだから、全員に自転車を貸与することによる経済的負担はごく僅かなものにすぎないという。人口二〇〇〇人強の海士町において、常時数一〇人規模の二〇代の若者が島に滞在していることの

意義は極めて大きい。さらに、このように島での生活を経験した若者の中には、島留学の期間が終わった後もそのまま海士町で就労を継続する者や、他の離島や中山間地域においてこの経験を生かした仕事に従事する者も少なくないという。この制度は、島にとって有意義であるのみならず、少なくとも若者の生き方にも大きな影響を与えている。彼ら、彼女らと島の生活を媒介する自転車の役割も、決して小さなものとは言えないだろう。

おわりに

本稿では、離島における自転車利用を、サイクルツーリズムという観光振興の枠組みにとどまらず、離島の住民や社会と島外者との関係性のあり方や、島の生活・文化・環境などとの相互作用を媒介するものとして捉え直すことを目的として考察した。

従来の研究において離島振興の一つの範型として評価されてきたしまなみ海道のサイクルツーリズムは、既存の観光資源や架橋という国家的インフラ整備と、住民参加型のソフト施策とが重なり合うことで成立したものである。しかしこれは、島と自転車との関わりの中でも極めて特殊な一形態を示す事例であり、すべての離島にそのまま適用可能なモデルではないことに留意する必要がある。とりわけ、船によるアクセスを前提とする離島や、二次離島、小規模離島においては、アクセスの困難さや物資・サービス供給の制約といった条件が、来島者の自

自転車利用のあり方に大きな影響を及ぼす。本稿では、こうした条件を単なるツーリズムの不足や未成熟として捉えるのではなく、むしろ島の条件に即したツーリズムや交流の形態を生み出す契機と考えて、その可能性を考察した。

また、自転車は、走行体験そのものを目的とするサイクルツーリズムに限らず、離島観光における重要な島内移動手段でもあり、観光客が島の多様な側面に接近するツールとして注目すべき機能を果たしていた。竹富島および小浜島の事例で示したように、自転車の島内での位置付けを検討することや、実際に自転車によって移動する経験を通じて、島の社会や文化の性格を浮き彫りにすることが可能であるという手応えが得られた。

さらに、離島振興の観点からは、サイクルツーリズム以外にも自転車利用の多様な可能性が存在することを、隠岐島前、とりわけ海士町の取り組みを通じて明らかにした。一時的に島に滞在する人びとと島との関係構築や、その関係を制度的に支える仕組みにおいて、自転車^が自動車とは異なる役割を果たしている実態を示すことができた^{と考える}。

本研究はまだ緒についたばかりであり、今後はさらなる具体的な取り組みに即した観察と考察を重ねていく必要を感じている。しかしながら、少なくとも本稿において、離島の社会と外部の社会との関係を取り持つインターフェイスとして、自転車というモノあるいは移動手段に注目する意義と、その射程の広がり^{は示すことができたのではないかと考える}。

(1) 本稿において「離島」とは、北海道、本州、四国、九州、沖縄本島の五島を除くその他の島々、なかでも有人の島、すなわち有人離島を指すものとする。「離島振興」という語から、離島振興法の対象地域を想起する場合もあるが、同法による離島振興対策実施地域には一定の基準が設けられており、一般に「離島」とされる島であっても、その対象とならない島は少なくない。本稿で言及する島について見ると、しまなみ海道を構成する五島（向島は当初から対象となっていない）やとびしま海道を構成する有人五島は、本州および四国と架橋されたことにより対象から除外されている。また、竹富島や小浜島などの八重山諸島は沖繩振興特別措置法、奄美大島や加計呂麻島は奄美群島振興開発特別措置法という別個の法律に基づいて振興が図られており、いずれも離島振興法の対象とはなっていない。

(2) 離島振興法は、一九五三（昭和二八）年に議員立法によって制定された法律である。この法律は、当初は一〇年間の時限法として制定され、各都道府県が一〇年ごとに離島振興計画を策定し、これに基づいて関連施策を推進する仕組みとなっている。制定以降、一〇年ごとに延長および改正が行われており、二〇一三年には第六次の延長改正が、また直近では二〇二三年に第七次の延長改正が実施された。(3) これ以前に、離島の生業としての観光を論じた小島孝夫は、「(当時の…引用者注) 離島振興法には、「観光」についての記述はまったくなく」、「観光を名目とした予算の執行は行なわれていないのである。離島における観光業への生業転換は、自治体や島民による判断と選択により指向されてきたと考えてよい」(「小島 二〇〇二：一一六」と述べている。

(4) 加えて、一九八〇年頃には、「静かなブーム」として、マリン・スポーツを中心とした滞在型観光客の増加が見られたとされている(「離島振興30年史編纂委員会 一九八九」)。

(5) 小島は、排他的経済水域二〇〇海里の設定によって、離島は漁場に近いという有利性を有し、漁業

が競争力のある産業となり得るとも考えられたとする。しかし現実には、機械化の進展や消費動向に密着した内地漁業との競争の中で、漁船漁業への特化が進み、その結果、島民の海との関わりが一方的なものになってしまったと捉えている〔小島 二〇〇二〕。

(6) 例えは、全国で取り組まれているサイクルツーリズムを一律の指標によって計量的に比較し、制度の整備および推進の方向性を検討した兒玉らの研究は、そうした研究の一例である〔兒玉・十代田・津々見 二〇一五〕。

(7) 一九九四年に西瀬戸自動車道沿線の二〇市町村によって設立された西瀬戸自動車道周辺地域振興協議会が、一九九五年に公募し、一九九六年に決定した愛称が「瀬戸内しまなみ海道」である。同協議会も同年に瀬戸内しまなみ海道周辺地域振興協議会へと名称を変更した。しかし現在では、単に「しまなみ海道」と呼ばれることが多い。また、本来は自動車道の愛称であるが、現在では後述するサイクルルートを指してこの名称が用いられる場合も多い。本稿では便宜的に、自動車道を指す場合には「瀬戸内しまなみ海道」、サイクルルートを指す場合には「しまなみ海道」という語を用いる。

(8) これら六島のほか、伯方島と大島を結ぶ伯方・大島大橋の途中には無人島である見近島があり、歩行者および自転車利用者は自転車歩行者道から島内へ降りることができる。また、大島と今治を結ぶ来島海峡大橋の途中に位置する馬島にはインターチェンジが設けられており、島民は自動車での出入りが可能である。加えて、歩行者および自転車利用者も自転車歩行者道から島内へ降りることができるが、一般自動車は利用できない。

(9) 瀬戸内しまなみ海道の橋のうち、新尾道大橋に関しては自転車歩行者道が併設されておらず、自転車で渡ることは推奨されていない。そのため尾道から向島に渡るには、尾道駅近くからいくつか出ている渡船を使うことが一般的である。

- (10) しまなみ海道のサイクルツーリズムを支える組織およびその広域連携の体制については、望月徹の研究が参考になる〔望月 二〇一九〕。
- (11) 実際に、今治市大三高の多々羅大橋のふもとには「サイクルリストの聖地」と刻まれた碑が設けられており、ツーリストのフォトスポットとなっている。また、尾道市因島土生町の大山神社の境内には、交通の守り神であり橋渡しの神とされる和多志大神を祀った自転車神社が併設されている。
- (12) 上島町公式ホームページ <https://www.town.kanjinjal.jp> (二〇二五年二月二十五日閲覧)
- (13) 上島町観光戦略課の発表によれば、コロナ禍が明けて岩城橋が開通した二〇二二年におけるサイクルフリーの年間利用実績は二万五八七一台であり、最新の二〇二四年の実績は二万八九六台である。上島町観光戦略課 <https://www.town.kanjinjal.jp/soshiki/kanako-senryaku/> (二〇二五年二月三日閲覧)。
- (14) ゆめしま海道を構成する四島は、弓削島が面積八・六八km²、人口二五九九人、佐島が面積二・六八km²、人口四二八人、生名島が面積三・六七km²、人口一三八九人、岩城島が面積八・九五km²、人口一九四二人である〔日本離島センター 二〇二三〕。これらの島々は、しまなみ海道を構成する諸島とは異なり、すべて離島振興対策実施地域に含まれている。
- (15) 『離島振興三十年史』の佐島の項目にも「観光関連施設はない」とだけ記されている〔離島振興30年史編纂委員会編 一九九〇〕。
- (16) ただし、あくまで営業所の窓口の職員に聞いた内容であり、事業者の公式の見解であるかは分からない。
- (17) 竹富島の面積は五・四三km²、小浜島の面積は七・八七km²である。また比較的円形に近い竹富島の海岸線延長が九・一五kmなのに対し、より複雑な形状の小浜島は海岸線延長が一六・五七kmであり、島内

の各所を巡る際の移動距離は小浜島の方がかなり長い印象を受ける。

(18) この時は海士町のみならず、島前の三島三自治体(西ノ島Ⅱ西ノ島町、中ノ島Ⅱ海士町、知夫里島Ⅱ知夫村)はすべて単独町村制を選択し、一方の道後の四自治体(西郷町、布施村、五箇村、都万村)はすべて合併して二〇〇四年に隠岐の島町となった〔山田 二〇一五〕。

(19) さらにそこから派生的により長期の業務に関わったり、正社員として島内で雇用されるなど、複数のプログラムがある。大人の島留学の内容については長友淳の論考が詳しい〔長友 二〇二三〕。

(20) 隠岐島前高校魅力化プロジェクトや大人の島留学の前身的な事業としてのA M Aワゴンについては、当時それに参加した尾野寛明の報告が詳しい〔尾野 二〇二一〕。

参考文献

- 打越あかし 二〇二二 「改正離島振興法概説」『しま』五八(二)
- 海野麻恵 二〇二三 「サイクルツーリズムを活用した地域での消費購買行動促進システムの構築と実践」『地域活性研究』一八(一)
- 尾野寛明 二〇二二 「海士町の都市農村交流ツアー「A M Aワゴン」の記録と隠岐島前高校再生に至る前史」『地域人材育成研究』五
- 加賀谷真梨 二〇〇七 「シマの維持存続をめぐる女性の多様な実践：沖縄・小浜島を事例に」『くにたち人類学研究』二
- 季刊しま編集部 二〇二四 『しま』(特集・島づくりと関係人口) 七〇(二)
- 栗田洋子 二〇二〇 「サイクルツーリズムに燃える日本 しまなみ海道から見る未来」ウェブサイト『未来コトハジメ』 https://project.nikkeibp.co.jp/mirakoto/atcl/sports_h_vol10/ (2025年12月30日)

（閲覧）

- 小島孝夫 二〇〇二 「海と暮らしの解離・離島における漁と観光」 田中宣一・小島孝夫編『海と島のくらし：沿海諸地域の文化変化』 雄山閣
- 兒玉剣・十代田朗・津々見崇 二〇一五 「我が国における広域的サイクルツーリズム推進の実態に関する研究」『都市計画論文集』五〇（三）
- 古村学 二〇一五 『離島エコツーリズムの社会学：隠岐・西表・小笠原・南大東の日常生活から』 吉田書店
- 指出一正 二〇一六 『ぼくらは地方で幸せを見つける…ソトコト流ローカル再生論』 ポプラ社
- 高口愛・西山徳明 二〇〇〇 「伝統的景観管理とその変遷…竹富島集落における景観管理能力の発展条件に関する研究その1」『日本建築学会計画系論文集』五三八 光文社
- 高橋博之 二〇一六 『都市と地方をかきまぜる…「食べる通信」の奇跡』 光文社
- 竹富町教育委員会 二〇二〇 『竹富町竹富島歴史の景観保全地区保全計画』
- 田中聡 二〇〇四 「小浜島におけるインドクジャクの現状について」 沖縄県立博物館編『小浜島総合調査報告書2004』 沖縄県立博物館
- 田中春良・鈴木富之 二〇二一 「しまなみ海道サイクリングロードにおけるサイクリストの周遊行動特性：国内在住のサイクリストを対象として」『地域デザイン科学』一〇
- 長友淳 二〇二三 「関係人口から滞在人口へ…島根県隠岐郡海士町における「還流」および「大人の島留学」の取組みに関する文化人類学的・社会学的解釈」『国際学研究』一二（二）
- 日本離島センター編 二〇二三 『2023 離島統計年報 CD-ROM版』 日本離島センター
- 福田珠己 一九九六 「赤瓦は何を語るか…沖縄県八重山諸島竹富島における町並み保存運動」『地理学評

論 六九（九）

- 藤井絃司 二〇一八 「観光まちづくりをめぐる地域の内発性と外部アクター…竹富公民館の選択と大規模リゾート」『観光学評論』六（一）
- 藤本芳一＋輪の国びわ湖推進協議会 二〇一九 『サイクルツーリズムの進め方…自転車をつくる豊かな地域』学芸出版社
- 宮本常一 一九七五 「日本遊覧記」『宮本常一著作集第18巻 旅と観光』未來社
- 望月徹 二〇一九 「しまなみ海道におけるサイクルツーリズム振興の一考察…その広域連携の構造と機能について」『日本国際観光学会論文集』二六
- 森田真也 一九九七 「観光と「伝統文化」の意識化…沖縄県竹富島の事例から」『日本民俗学』二〇九
- 谷沢明 二〇〇七 「1970年代前期の開発と保存に関する動向…沖縄県竹富島における観光文化研究（一）」『現代社会研究科研究報告』一五
- 矢島拓弥・後藤春彦・山崎義人・遊佐敏彦 二〇一一 「自転車利用者の観光地における行動実態…「回り道行動」に着目して」『日本建築学会計画系論文集』七六（六七〇）
- 山内道雄 二〇〇七 『離島発 生き残るための10の戦略』日本放送出版協会
- 山内道雄・岩本悠・田中輝美 二〇一五 『未来を変えた島の学校…隠岐島前発ふるさと再興への挑戦』岩波書店
- 山階芳正 一九五二 「島嶼性に関する考察」『東京大学地理学研究』二一
- 山田直巳 二〇一五 「合併する論理としない論理…隠岐諸島、島前と島後の合併プロセスを考察する」小島孝夫編『平成の大合併と地域社会のくらし…関係性の民俗学』明石書店
- 離島振興30年史編纂委員会編 一九八九 『離島振興三十年史 上巻・離島振興のあゆみ』全国離島振興協

議会

離島振興30年史編纂委員会編 一九九〇 『離島振興三十年史 下巻・島々のすがた』 全国離島振興協議会

付記

本稿にかかる調査については、成城大学特別研究助成（二〇二四年度～二五年度、研究課題「離島におけるサイクルツーリズムの展開と生活の維持・活性化の関係に関するフィールド研究」）により実施した。